

Mercredi (après-midi) 27 janvier 2016

Interpellations de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

62 2015.RRGR.864 Interpellation 210-2015 Graber (La Neuveville, UDC)
Avenir d'une liaison ferroviaire directe entre Zweisimmen et Interlaken-Est

N° de l'intervention: 210-2015
Type d'intervention: Interpellation
Déposée le: 04.09.2015
Déposée par: Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
Cosignataires: 0
N° d'ACE: 1399/2015 du 25 novembre 2015
Direction: TTE

Avenir d'une liaison ferroviaire directe entre Zweisimmen et Interlaken-Est

En février 2015, le Conseil-exécutif bernois a approuvé une subvention cantonale de 1,21 million de francs en faveur de la rampe de changement d'écartement qui doit être aménagée à la gare de Zweisimmen. Cette rampe permettra, dès 2018, d'utiliser les mêmes wagons de voyageurs sur les voies à écartement métrique du MOB et sur les voies à écartement normal du BLS.

Cette solution a pour mérite d'éviter aux pendulaires et aux touristes en provenance de Montreux, du Pays-d'Enhaut, de Montbovon et du Pays de Gessenay qui veulent rejoindre le Simmental, Spiez ou encore Interlaken de devoir changer de train à Zweisimmen.

Dans le communiqué de presse qu'il a publié le 12 février 2015 à ce sujet, le Conseil-exécutif fait remarquer à juste titre qu'une liaison ferroviaire directe entre Interlaken et le lac Léman est très importante pour le tourisme dans l'Oberland bernois. Ces propos sont très pertinents.

Le développement économique et social d'une région ou d'un pays dépend de nombreux facteurs. La qualité des voies de communication routières et ferroviaires figure incontestablement parmi eux.

L'Oberland bernois est l'un des plus beaux endroits de Suisse et même du monde. Il a connu une accélération de son développement au XIX^e siècle grâce à un engouement nouveau pour les paysages grandioses et par le biais des activités touristiques qui ont accompagné cet enthousiasme durable.

L'aménagement d'infrastructures ferroviaires performantes a grandement contribué à l'épanouissement de la vocation touristique de l'Oberland. Pour ne citer que ces deux exemples, la ligne du MOB (Montreux – Oberland bernois) inaugurée en 1905 et le majestueux accès ferroviaire au Jungfrauoch (Top of Europe) dès 1912 ont permis à des millions de personnes de Suisse et du monde entier de découvrir l'Oberland bernois.

Ces magnifiques réalisations n'empêchent pas de faire encore mieux. A cet égard, nous estimons que si la possibilité qu'auront les trains de relier directement Interlaken-Est à Montreux dès 2018 est une solution ingénieuse acceptable à court terme, elle ne constitue pas une solution idéale à plus long terme.

A l'horizon 2030, des trains nombreux circulant sur une voie métrique entre la Riviera vaudoise, Gstaad, Spiez, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Meiringen et Lucerne ne pourraient que contribuer davantage encore au développement du tourisme et à l'économie générale de l'Oberland et de notre canton que la solution retenue de la rampe de changement d'écartement à Zweisimmen.

Nous saluons l'engagement du Conseil-exécutif dans le projet d'aménagement d'une rampe d'écartement à Zweisimmen mais le prions néanmoins de nous dire :

1. si, de son point de vue, la rampe qui permettra d'utiliser les mêmes wagons de voyageurs sur les voies à écartement métrique du MOB et sur les voies à écartement normal du BLS ne va

pas conduire à l'abandon définitif du magnifique projet d'aménagement d'une voie métrique entre Zweisimmen et Interlaken-Est ;

2. si les trains qui circuleront de Montreux à Interlaken-Est pourront également rejoindre Grindelwald, Lauterbrunnen ou encore Lucerne par le Brünig.

Réponse du Conseil-exécutif

Le projet de liaison directe entre Montreux et Interlaken ne date pas d'hier. On avait même un moment évoqué l'idée de réaliser une troisième voie entre Zweisimmen et Interlaken grâce à laquelle les trains utilisant des voies à écartement métrique auraient pu circuler de la Riviera vaudoise à Lucerne en passant par l'Oberland bernois. Des études approfondies ont toutefois montré qu'un tel projet nécessiterait des investissements très importants dans l'infrastructure ferroviaire. Outre les difficultés techniques résultant des différents systèmes utilisés par le MOB, le BLS et Zentralbahn, la traversée de la gare de Spiez et de l'axe principal du Lötschberg aurait été extrêmement complexe et coûteuse. Pour cette raison, le projet actuel prévoit des wagons à écartement variable qui pourront être tractés aussi bien par des locomotives du MOB que par des locomotives du BLS. Grâce à ce projet, il sera possible de proposer quotidiennement plusieurs liaisons directes entre Montreux et Interlaken sans que cela nécessite de très gros investissements.

Réponses aux questions posées :

1. La rampe de changement d'écartement de Zweisimmen et les wagons à écartement variable rendront possible la liaison sans changement entre Montreux et Interlaken. Le projet d'origine très onéreux d'une troisième voie qui visait le même objectif a été abandonné.
2. Le prolongement de la ligne Montreux–Interlaken-Est jusqu'à Grindelwald, Lauterbrunnen ou Lucerne, n'est pas réalisable du point de vue du Conseil-exécutif et présente en outre une faible utilité. Contrairement à la ligne Montreux–Interlaken, les lignes Interlaken–Grindelwald, Interlaken–Lauterbrunnen et Interlaken–Lucerne comportent des tronçons avec traction à crémaillère. Un changement automatique d'écartement pour les trains avec équipement à crémaillère n'est pour l'heure techniquement pas possible. Développer de tels véhicules serait très coûteux.

Alors qu'à Zweisimmen, la plupart des touristes ne font que changer de train pour poursuivre leur voyage, à Interlaken, les voyageurs font souvent une halte intermédiaire que ce soit pour visiter la localité ou pour faire une excursion vers l'un des nombreux sites touristiques à l'entour. Le voyage de Montreux à Lucerne dure cinq heures, ce qui est relativement long. Des trains qui ne feraient que transiter par Interlaken n'auraient donc que peu de sens pour la clientèle.